

**Procès-verbal de la séance du 19 avril 2010 avec la direction de l'AIG**

Lieu : AIG, aérogare passagers, salle de conférence II

**Présents :**

MM.	R. DEILLON	AIG, Directeur général
	M. MOUNIER	AIG, Environnement et affaires juridiques
Mme	E. FATTON	Commune de Collex-Bossy
MM.	Y. ROCHAT	Commune de Vernier, Président
	Ph. POGET	Commune de Satigny
	F. MEYLAN	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Président
	M. WEIL	Urbaplan, secrétariat technique

**Excusés**

Mme	F. LE SOURD	Commune de Prévessin-Moëns
MM.	P. SIMON	Commune de Tannay
	J.-M. RUFFIN	Commune de Nernier

---

**Ordre du jour**

1. PV de la séance du 19 octobre 2010
2. Evolution des vols de nuit
3. Nouvelle volte
4. Projet de nouveaux bâtiments
5. Recommandations de l'OFEV
6. Nouvelle classification des avions
7. Divers
8. Prochaine séance

**1. PV de la séance du 19 octobre 2009**

Le PV est approuvé.

**2. Evolution des vols de nuit**

M. DEILON : pour 2009, on constate une diminution des vols de nuit de 16,9 % par rapport à 2008. Au total, il y a eu 7'097 mouvements de nuit (22h00- 6h00), dont 80 % d'atterrissages, ce qui représente une baisse de – 1'445 mouvements. Les mouvements de nuit ont représenté 4.1 % du total des mouvements, alors qu'ils représentaient 4.5 % en 2008. Le nombre total de mouvements a reculé de 9.2 %.

Les mouvements après 00h30 ont représenté 107 mouvements, dont 39 dérogations accordées par l'AIG et 68 vols sanitaires ou d'Etat. Les 39 dérogations portent principalement sur des atterrissages et concernent des avions peu bruyants.

M. ROCHAT demande s'il existe une statistique des demandes de dérogations accordées et refusées.

M. DEILON : beaucoup de compagnies ne demandent même pas de dérogation, car elles connaissent la réponse. L'AIG procède à une analyse de la situation et la dérogation n'est accordée qu'en cas de circonstances exceptionnelles et justifiées.

Les premiers mois de 2010 révèlent une légère augmentation des mouvements nocturnes, qui s'explique par la neige et la grève. A fin mars, il y a eu 113 mouvements nocturnes (entre 22h00 et 05h59) de plus que durant la même période l'année précédente, soit une augmentation de + 6% par rapport à l'année précédente. Durant cette même période, 26 dérogations ont été accordées au-delà de 00h29, pour l'essentiel en raison des mêmes circonstances.

Les principaux types de vols concernés sont : les night-stop en prévision des premiers vols du lendemain matin et le retour des appareils sur leur base.

M. ROCHAT : Il y a-t-il des décollages planifiés à l'horaire, après 22h00 ?

M. DEILLON : Il n'y a aucun décollage planifié à l'horaire, après 22h00, selon l'horaire d'été, mais cela ne signifie pas qu'il n'y aura jamais plus de décollage planifié après 22h00.

M. ROCHAT : Il y a-t-il des planifications qui sont systématiquement non respectées ?

M. DEILLON : Pour les compagnies qui doivent faire 4 rotations par jour, le retour avant 22h00 est problématique. Mais si elles ne faisaient que 3 rotations, elles n'auraient pas intérêt à baser leurs avions à Genève, ce qui pourrait se traduire par des suppressions d'emplois.

### **3. Nouvelle volte**

Concernant la problématique de l'étude d'une nouvelle volte, M. DEILLON rappelle que l'AIG ne fait pas d'études. Par ailleurs, les études de l'ARAG qui ont été faites, l'ont été sur la base de cartes qui n'étaient pas à jour.

M. MEYLAN précise que le travail d'établissement d'une carte avec la densité de population a été commandée auprès de la Communauté de Communes du Pays de Gex. Le travail est en cours.

M. DEILLON : les nuisances dues à la volte ont diminué, car les avions servant à l'écolage utilisent dorénavant des moteurs « ecolight ».

M. ROCHAT : quel est l'apport économique des hélicoptères pour l'AIG ?

M. DEILLON : Ils n'ont pas d'impact significatif pour l'AIG. L'intérêt est surtout pour les stations de ski suisses et françaises.

#### 4. Projets de nouveaux bâtiments

M. DEILLON évoque le projet de construction d'une nouvelle aile Est pour desservir les 6 positions avec des passerelles. Actuellement, seules 3 positions sont desservies par passerelle, les autres l'étant par bus. La demande d'approbation des plans sera transmise à l'autorité fédérale compétente ces prochains jours.

Ce projet permet d'améliorer le confort des passagers et augmente le nombre de positions au contact (points d'embarquement).

M. MEYLAN : dans le cadre des études liées au projet d'agglomération franco-valdo-genevois, plusieurs équipes ont projeté des extensions de l'AIG.

M. DEILLON : l'AIG est notamment intéressée par la boucle de train et l'amélioration des liaisons vers Lausanne. Par ailleurs, l'AIG a fait une étude pour une desserte longitudinale de l'aéroport, par télécabine.

#### 5. Recommandations de l'OFEV

Concernant les recommandations de l'OFEV pour une meilleure planification des vols, M. DEILLON précise qu'il y a deux problèmes concernant les mouvements retardés :

- problèmes climatiques (dégivrage en hiver, notamment),
- retard du à d'autres stations.

L'AIG travaille sur la ponctualité du trafic aérien, mais a peu de leviers d'action. Il est difficile de diminuer les retards, car le système global du transport aérien est interconnecté au niveau mondial et fonctionne en flux tendus. Le moindre « grain de sable » quelque part se répercute sur le reste du système.

M. MOUNIER : La Suisse est parmi les pays les plus restrictifs en Europe concernant les vols après 22h00.

#### 6. Nouvelle classification des avions

M. DEILLON : un travail est en cours avec Unique Airport pour trouver un modèle de reclassification des avions. Cela étant :

- 92% des avions qui opèrent à Genève sont en classe V, soit de la dernière technologie.
- Une nouvelle répartition des avions engendrerait des coûts importants pour les compagnies, qui ne sont pas justifiés aujourd'hui, car les compagnies ne peuvent pas se tourner vers d'autres technologies. En outre, une telle mesure n'aurait aucune incidence sur le bruit, dès lors qu'il n'y a pas sur le marché d'avions de substitution.

M. ROCHAT : une distinction peut-elle être effectuée entre vols de jour et de nuit ?

M. DEILLON : C'est déjà le cas.

Le système de taxation est identique entre Genève et Zurich, mais les montants pourraient être différents, car les besoins d'Unique sont plus importants.

A Zurich, une surtaxe bruit de 5.- / passager est perçue en sus. La proposition de diminuer cette surtaxe pour diminuer les effets de la reclassification des avions n'a pas été acceptée. Une autre possibilité à l'étude pourrait consister à fixer un délai pour l'introduction de la nouvelle classification.

Les deux aéroports travaillent ensemble à trouver une solution et une proposition devrait être faite encore en 2010.

M. MOUNIER : les efforts technologiques pour réduire le bruit peuvent se faire au détriment des émissions de polluants. Au 1<sup>er</sup> mai, se mettra en place un nouveau système de taxation des émissions gazeuses.

## 7. Divers

Pas de divers.

## 8. Prochaine séance

La prochaine séance est fixée au **mercredi 17 novembre à 17h00**, salle de conférences II, 4<sup>ème</sup> étage.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 11 octobre 2010